Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/138

05. 02. 81

Sachgebiet 935

Gesetzentwurf
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Haftpflichtgesetzes

A. Zielsetzung

Mit dem Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 16. August 1977 (BGBl. I S. 1577) wurde die für Schienenbahnen bestehende Gefährdungshaftung auf Schwebebahnen ausgedehnt. Skischlepplifte werden von dem Gesetz nicht erfaßt. Eine bloße Verschuldenshaftung bei Unfällen durch Schlepplifte reicht jedoch angesichts der auch bei diesen Anlagen bestehenden Betriebsgefahren und ihrer zunehmenden Verbreitung für den Schutz der Benutzer nicht aus.

B. Lösung

Die Schlepplifte werden weitgehend den Schwebebahnen gleichgestellt und in die Gefährdungshaftung des Haftpflichtgesetzes einbezogen. Durch den Ausschluß der Haftung für den Fall eines unabwendbaren Ereignisses wird jedoch dem Umstand Rechnung getragen, daß bei Schlepplifte in erweitertem Umfang eine Mitwirkung des Benutzers erforderlich ist. Ferner ist eine Haftungserleichterung für Unfälle vorgesehen, die auf den Zustand der Schleppspur zurückzuführen sind.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Für die öffentliche Hand entstehen keine Kosten.

Bedeutsame Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau sind nicht zu erwarten. Eine etwaige Erhöhung der Prämien für die bereits jetzt bestehenden Betriebshaftpflichtversicherungen der Bahnen kann allenfalls zu einer verhältnismäßig geringfügigen Fahrpreiserhöhung führen.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (13) – 400 10 – Ha 11/81

Bonn, den 5. Februar 1981

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 493. Sitzung am 21. November 1980 beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Haftpflichtgesetzes mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Schmidt

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Haftpflichtgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Haftpflichtgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Januar 1978 (BGBl. I S. 145) wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

   Die Worte „oder einer Schwebebahn" werden durch die Worte „, einer Schwebebahn oder eines Schleppliftes" ersetzt.

2. § 1 Abs. 2 Satz 2 erhält folgende Fassung:

   „Soweit jedoch die Schienenbahn innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße oder ein Schlepplift betrieben wird, ist die Ersatzpflicht ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Fahrzeuge oder Anlagen der Schienenbahn oder der Anlagen des Schleppliftes noch auf einem Versagen ihrer Verrichtungen beruht; der Zustand der Schleppspur ist nicht als eine Beschaffenheit der Anlagen anzusehen."

Artikel 2

Die Vorschriften dieses Gesetzes finden keine Anwendung, wenn das schädigende Ereignis vor seinem Inkrafttreten eingetreten ist.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 4

Dieses Gesetz tritt am ... in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

1. Mit dem Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 16. August 1977 (BGBl. I S. 1577) wurde u. a. die Haftung für Schienenbahnen vereinheitlicht und unter Berücksichtigung der früheren Rechtsprechung zum Begriff „Eisen- und Straßenbahn" auch auf Schwebebahnen ausgedehnt. Skilifte, bei denen die Benutzer nicht schwebend transportiert, sondern geschleppt werden, wurden in das Gesetz nicht einbezogen, weil hier nach dem damaligen Erkenntnisstand die Hauptgefahrenquelle nicht in dem Betrieb der Anlage, sondern in der etwaigen Ungeschicklichkeit der Benutzer gesehen wurde (vgl. Begründung zum Gesetzentwurf, BT-Drucksache 8/108 S. 10).

2. Diese Begründung läßt sich nach den nunmehr bekanntgewordenen Erfahrungen nicht aufrechterhalten (vgl. hierzu Billigmann, Internationale Seilbahn-Rundschau 5/1979 S. 198/199 und Hummel, Internationale Seilbahn-Rundschau 1/1979 S. 34 ff.). Eine Einbeziehung auch der Schlepplifte in die Gefährdungshaftung ist aus mehreren Gründen erforderlich.

   Für Stürze in der Schleppspur eines Skilifts ist zwar oftmals die Ungeschicklichkeit des Benutzers mit ursächlich. Unfälle mit erheblichen Verletzungen stehen jedoch in erster Linie im Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage. Auch wenn sich die von ihr ausgehende Gefahr angesichts des erreichten hohen Sicherheitsgrades nur in einem verhältnismäßig geringen Teil der Beförderungsfälle verwirklicht, muß als ausschlaggebende Gefahrenquelle doch der technische Bereich angesehen werden. Häufige Unfallursache ist z. B. die Spurgebundenheit der Anlage, die einem Benutzer das Ausweichen vor Hindernissen erschwert.

   Typische Unfallursachen sind auch umlaufende Bügel, die infolge eines Defektes der Seilrolle nicht mehr aufgezogen werden und bei der Talfahrt entgegenkommende Skifahrer verletzen. Bleiben solche Bügel an Masten hängen, treten große Zugkräfte auf, wenn der Lift nicht sofort abgestellt werden kann. Durch losschnellende Bügelseile können in diesem Fall ganz erhebliche Verletzungen hervorgerufen werden. Besonders schwere Unfälle sind auch durch gerissene Zugseile entstanden.

   Die auch bei sorgfältiger Überwachung nicht gänzlich auszuschaltende Gefährlichkeit der Betriebsanlagen betrifft eine große und zunehmende Zahl von Fahrgästen. Denn die Schlepplifte befördern gegenwärtig bereits mehr als dreimal so viele Fahrgäste als schienengebundene Bergbahnen, Seilschwebebahnen und Sesselbahnen insgesamt.

3. Die derzeitige Verschuldenshaftung reicht nicht aus, um die Fahrgäste vor den geschilderten Risiken in ausreichendem Maße zu schützen. Dem Geschädigten ist es im technischen Bereich nämlich nur schwer möglich, dem Unternehmer ein Verschulden nachzuweisen. Dies gilt in besonderem Maße, soweit die Anlage vom TÜV abgenommen und regelmäßig gewartet worden ist. Die Folge ist eine große Zahl kostspieliger und langwieriger, häufig auch von Strafverfahren gegen den Betriebsunternehmer begleiteter Prozesse, deren Ausgang schwer vorhersehbar ist. Das Oberlandesgericht Celle hatte daher bereits im Jahre 1972 in einer soweit ersichtlich nicht veröffentlichten Entscheidung die Einführung einer Gefährdungshaftung insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung des Skisports zu einem Volks- und Massensport als rechtspolitisch geboten bezeichnet (Urteil vom 26. April 1972, 9 U 125/71). Das Oberlandesgericht hatte in dem entschiedenen Fall eine schuldhafte Verletzung der Verkehrssicherungspflicht verneint und deshalb eine von ihm an sich für angebracht gehaltene Entschädigung durch den Liftunternehmer nicht zusprechen können.

   In anderen Fällen haben die Gerichte eine Schadensersatzpflicht des Liftunternehmers nur unter dem Gesichtspunkt der Beweisvereitelung bejaht, da der Schaden an der Liftanlage jeweils unmittelbar nach dem Unfall behoben worden und dem Geschädigten ein Verschuldensnachweis daher nicht mehr möglich war. Diese Lösungsversuche der Rechtsprechung ändern jedoch nichts an der grundsätzlichen Unzulänglichkeit einer reinen Verschuldenshaftung in diesem Bereich.

4. Eine Anpassung der Haftung beim Betrieb von Sesselbahnen und Schleppliften ist rechtspolitisch auch deshalb geboten, weil sich bei einem Unfall durch einen Schlepplift ein Betriebsrisiko verwirklicht, das den betriebstypischen Gefahren eines Sessellifts oder einer anderen Bahn vergleichbar ist. Die Benützung von Schleppliften als solche ist noch keine Sportausübung, sondern Mittel zur Sportausübung. Sie gleichen hinsichtlich der Geschwindigkeit der Beförderung, der Vielzahl gleichzeitig beförderter Personen, der Spurgebundenheit, der Länge des Bremsweges sowie in der fehlenden Möglichkeit des Anhaltens (Abschaltens) durch den Fahrgast den Sesselliften.

   In Österreich haben diese Überlegungen bereits dazu geführt, daß Schlepplifte durch Gesetz vom 14. Dezember 1977 (BGBl. Nr. 676) in den Anwendungsbereich des dortigen Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes einbezogen

und damit einer Gefährdungshaftung unterworfen wurden. Die Haftungslage in Deutschland sollte hieran angepaßt werden.

5. Der Schleppliftbetrieb unterscheidet sich allerdings von demjenigen der Schwebebahnen insofern, als bei einem Schlepplift eine weiterreichende Mitwirkung des Fahrgastes erforderlich ist und die Bahn an eine in erhöhtem Maße äußeren Einflüssen ausgesetzte Schleppspur gebunden ist. Die sich hieraus ergebenden Gefahren sind auch bei Beachtung höchstmöglicher Sorgfalts- und Überwachungspflichten nicht immer beherrschbar. Der Entwurf trägt diesen Besonderheiten Rechnung. Die Haftung des Liftunternehmers soll anders als bei Schwebebahnen nicht erst bei höherer Gewalt, sondern schon beim Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses ausgeschlossen sein. Dementsprechend soll z. B. ein auf das Verhalten des Geschädigten selbst oder eines betriebsfremden Dritten zurückzuführender Unfall keine Haftung auslösen können, wenn der Betriebsunternehmer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet hat. Das gleiche gilt für Schäden, die sich aus dem Zustand der Schleppspur ergeben (siehe hierzu die Einzelbegründung zu Artikel 1 Nr. 2).

   Eine weitergehende Haftungseinschränkung wie im österreichischen Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, das für Unfälle, die auf dem Zustand der Schleppspur beruhen, nur die gewöhnliche Verschuldenshaftung vorsieht, erscheint demgegenüber nicht angebracht, weil sich auch bei derartigen Unfällen das typische Betriebsrisiko des Schleppliftes verwirklicht. Der Haftungsabstand zu den Schwebebahnen würde mit einer derartigen Einschränkung zu groß. Im übrigen könnte eine solche Regelung auch zu erheblichen Abgrenzungsschwierigkeiten bezüglich der beiden Haftungsbereiche führen.

6. Die vorgesehene Gefährdungshaftung wird im Ergebnis für die betroffenen Schleppliftbetriebe keine Nachteile mit sich bringen. Eine etwaige Erhöhung der Prämien für die in aller Regel bereits bestehenden Betriebshaftpflichtversicherungen der Bahnunternehmen dürfte sich in vertretbaren Grenzen halten, da gleichzeitig das Haftungsrisiko durch die im Haftpflichtgesetz vorgesehenen Haftungshöchstbeträge beschränkt wird. Nennenswerte Auswirkungen auf die Fahrpreise sind daher nicht zu erwarten. Andererseits werden Wettbewerbsnachteile deutscher Liftunternehmen gegenüber Betrieben in Österreich beseitigt, die gegenwärtig mit einer kundenfreundlicheren Haftungsregelung werben können.

   Aus diesem Grund kommt die vorgesehene Regelung auch den Interessen der Fremdenverkehrswirtschaft entgegen, der durch die Behandlung aufsehenerregender, finanziell nicht abgedeckter Schleppliftunfälle in Massenmedien erheblicher Schaden erwachsen kann.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 1 HPflG)

Durch die Neufassung des § 1 Abs. 1 HPflG werden Schlepplifte den Schwebebahnen gleichgestellt und in die Gefährdungshaftung einbezogen. Der Begriff „Schlepplift" ist allgemein gebräuchlich und im gegebenen Zusammenhang aus sich selbst heraus verständlich. Er bezeichnet mechanische Aufstiegshilfen, bei denen der Fahrgast nicht in der Luft schwebt, sondern auf einer sogenannten Schleppspur bergwärts gezogen wird. Der Begriff entspricht inhaltlich der Bezeichnung „Schleppaufzug" in Artikel 1 Abs. 3 des Bayer. Eisenbahn- und Bergbahngesetzes (BayEBG) vom 17. November 1966 (BayGVBl. S. 429).

Die Einbeziehung der Schlepplifte in die Gefährdungshaftung ist aus den unter A. genannten Gründen erforderlich.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 1 Abs. 2 HPflG)

a) Durch die Neufassung des Satzes 2 wird die Gefährdungshaftung bei Schleppliften nicht erst bei höherer Gewalt, sondern schon in den Fällen ausgeschlossen, in denen der Unfall auf einem unabwendbaren Ereignis beruht. Damit wird — wenngleich aus anderen Gründen — die Haftung bei Schleppliften im Ergebnis der Haftung für innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße betriebenen Schienenbahnen angeglichen. Durch diese Haftungserleichterung wird den im Vergleich zu Sesselliften besonderen Umständen des Schleppliftbetriebes, der eine gesteigerte Mitwirkung des Fahrgastes erfordert, aber auch in erhöhtem Maße betriebsfremden Einwirkungen ausgesetzt ist, Rechnung getragen.

b) Der Entwurf berücksichtigt ferner, daß der Betrieb eines Schleppliftes an eine Schneespur von sich ändernder Beschaffenheit gebunden ist. Anders als bei den im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße betriebenen Schienenbahnen kann daher keine uneingeschränkte Haftung für alle Anlagen der Bahn, zu denen wohl auch die Schleppspur gehört, eingeführt werden. Diese Haftung ist nur für die mit anderen Bahnen vergleichbaren Einrichtungen, also die technischen Anlagen gerechtfertigt. Durch Satz 2 2. Halbsatz wird deshalb bestimmt, daß ein Unfall infolge des Zustandes der Schleppspur nicht als auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Anlagen beruhend gilt. Der Bahnbetriebsunternehmer kann sich bei einem derartigen Unfall also entlasten, wenn er die Unabwendbarkeit des Ereignisses nachweist; er kann z. B. — was ihm bei Fehlern der technischen Anlagen verwehrt ist — dartun, daß bei der Pflege und Überwachung der Schleppspur jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet wurde.

   Eine uneingeschränkte Haftung für Unfälle, die auf den Zustand der Schleppspur zurückzuführen sind, wäre nicht sachgerecht. Zum einen ist der Zustand der Schleppspur von einer ordnungsgemäßen Benützung abhängig und auch

witterungsbebedingt. Es können binnen kürzester Zeit Veränderungen auftreten (z. B. Mulden- oder Glatteisbildung), die der Liftunternehmer trotz größtmöglicher Überwachung nicht rechtzeitig erkennen kann, ehe ein Schaden eintritt. Für solche Fälle muß eine Berufung auf ein unabwendbares Ereignis möglich sein.

Zum anderen wäre die Gefahr eines Mißbrauchs einer die Schleppspur einbeziehenden Haftungsnorm ohne Entlastungsmöglichkeit nicht ausgeschlossen, weil die Spur nicht ständig in ihrer ganzen Länge überwacht werden kann. Es bestünde daher die Möglichkeit, daß ein Fahrgast durch eigenes Verschulden — unter Umständen sogar außerhalb der Schleppspur — stürzt und nachträglich den Liftunternehmer unter Berufung auf die Gefährdungshaftung in Anspruch zu nehmen versucht.

Dies rechtfertigt es, die Haftung für Schäden, die sich aus dem Zustand der Schleppspur ergeben, beim Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses auszuschließen. Da sich jedoch auch bei solchen Unfällen das besondere Betriebsrisiko des Schleppliftes auswirkt, würde ein völliger Ausschluß der Gefährdungshaftung, wie er in § 9a des österreichischen Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes bestimmt ist, dem Erfordernis einer sachgerechten Haftungsregelung nicht ausreichend Rechnung tragen (vgl. auch die Ausführungen im Allgemeinen Teil unter Nummer 5).

c) Im übrigen ergeben sich hinsichtlich der Auslegung des neuen Satzes 2 in Verbindung mit dem unveränderten Satz 3 für Schlepplifte im Verhältnis zu anderen Bahnen keine Besonderheiten. Auf die hierzu entwickelten Auslegungsgrundsätze kann daher zurückgegriffen werden.

Aus diesen Grundsätzen folgt z. B. auch, daß die verschuldensunabhängige Haftung des Unternehmers auch bei Unfällen eingreift, die auf das Verhalten von anderen Liftbenutzern zurückzuführen sind. Hier liegt kein unabwendbares Ereignis i. S. von Absatz 2 Satz 3 vor, weil die Mitfahrer als „bei dem Betrieb beschäftigte Dritte" anzusehen sind. Dies ergibt sich aus der gefestigten Ansicht zu der gleichlautenden Bestimmung des § 7 Abs. 2 Satz 2 StVG (vgl. hierzu Full/Möhl/Rüth, Straßenverkehrsrecht, 1980, § 1 HPflG RdNr. 22 und § 7 StVG RdNr. 270; Müller, Straßenverkehrsrecht 22. Aufl., 1969 Bd. I, § 7 StVG RdNr. 251 ff. m. w. N.). Die Liftmitbenutzer werden nicht als passive Fahrgäste transportiert; sie wirken vielmehr notwendigerweise aktiv und intensiv an dem gesamten Beförderungsvorgang mit (Anlegen des Bügels, Halten des Gleichgewichts, Ausweichen vor Hindernissen, Abbügeln usw.)."

Zu Artikel 2

Artikel 2 enthält die übliche Überleitungsbestimmung für Unfälle, die sich vor Inkrafttreten des Gesetzes ereignet haben. Sie stellt klar, daß Ersatzansprüche aus solchen Unfällen auch dann nach bisherigem Recht zu behandeln sind, wenn die Unfallfolgen erst später eintreten.

Wegen der Veränderung des Haftungsrisikos und im Interesse einer Anpassung bestehender Versicherungsverträge seitens der Liftunternehmer soll das Gesetz nur für Unfälle gelten, die nach seinem Inkrafttreten entstehen.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

---

§ 1 Haftpflichtgesetz **(neu)**

§ 1. (Haftung des Bahnbetriebsunternehmers)

(1) Wird bei dem Betrieb einer Schienenbahn, einer Schwebebahn oder **eines Schleppliftes** ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Betriebsunternehmer dem Geschädigten zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

(2) [1]Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht ist. [2]Soweit jedoch die Schienenbahn innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße **oder ein Schlepplift** betrieben wird, ist die Ersatzpflicht ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Fahrzeuge oder Anlagen der Schienenbahn **oder der Anlagen des Schleppliftes** noch auf einem Versagen ihrer Ver-

§ 1 Haftpflichtgesetz

§ 1. (Haftung des Bahnbetriebsunternehmers)

(1) Wird bei dem Betrieb einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Betriebsunternehmer dem Geschädigten zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

(2) [1]Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht ist. [2]Soweit jedoch die Schienenbahn innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße betrieben wird, ist die Ersatzpflicht ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Fahrzeuge oder Anlagen der Schienenbahn noch auf einem Versagen ihrer Verrichtungen beruht. [3]Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbe-

richtungen beruht; **der Zustand der Schleppspur ist nicht als eine Beschaffenheit der Anlagen anzusehen.** [3]Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Geschädigten oder eines nicht bei dem Betrieb beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Betriebsunternehmer als auch die beim Betrieb tätigen Personen jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben.

sondere dann, wenn es auf das Verhalten des Geschädigten oder eines nicht bei dem Betrieb beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Betriebsunternehmer als auch die beim Betrieb tätigen Personen jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben.

(3) Die Ersatzpflicht ist ferner ausgeschlossen, wenn eine

1. zur Aufbewahrung angenommene Sache beschädigt wird,
2. beförderte Sache beschädigt wird, es sei denn, daß ein Fahrgast sie an sich trägt oder mit sich führt.

(3) Die Ersatzpflicht ist ferner ausgeschlossen, wenn eine

1. zur Aufbewahrung angenommene Sache beschädigt wird
2. beförderte Sache beschädigt wird, es sei denn, daß ein Fahrgast sie an sich trägt oder mit sich führt.

Anlage 2

Stellungnahme der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates

Die Bundesregierung stimmt der Zielsetzung des Entwurfs, mit dem die Haftung für Schäden bei der Beförderung mit Skischleppliften verbessert werden soll, zu. Im weiteren Gesetzgebungsverfahren wird zu prüfen sein, ob unter Berücksichtigung der zahlenmäßigen Bedeutung der Unfälle mit Skischleppliften eine selbständige Regelung geboten ist oder ob sich eine Lösung dieser Frage im Zusammenhang mit Maßnahmen auf anderen Gebieten des Haftungsrechts empfiehlt.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0172-6838